Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 2.

(Nr. 8171.) Gesetz wegen Erhöhung der im §. 15. des Gesetzes vom 1. Mai 1851., betreffend die Einführung einer Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer, vorgeschriebenen Gebühren. Vom 2. Januar 1874.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

An Stelle des im §. 15. des Gesetzes vom 1. Mai 1851., betreffend die Einführung einer Klassen- und klassifizirten Einkommensteuer (Gesetz-Samml. für 1851. S. 199.), vorgeschriebenen Gebührensatzes von vier Prozent tritt vom 1. Januar 1874. ab der Satz von sechs Prozent der eingezogenen Klassensteuer.

Die zur örtlichen Erhebung der Klassensteuer nicht verpflichteten Gemeinden erhalten von demselben Zeitpunkte ab zur Bestreitung der Nebenkosten der Veranlagung drei Prozent der eingezogenen Steuer.

§. 2.

Mit der Ausführung dieses Gesetzes wird der Finanzminister beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 2. Januar 1874.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Achenbach.

Ausgegeben zu Berlin den 30. Januar 1874.

(Nr. 8172.) Gesetz, betreffend die Berechnung des Kostenpauschquantums in den Streitsachen der Armenverbände. Vom 10. Januar 1874.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen ꝛc. verordnen, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

Einziger Paragraph.

Der §. 56. des Gesetzes vom 8. März 1871., betreffend die Ausführung des Bundesgesetzes über den Unterstützungswohnsitz (Gesetz-Samml. S. 130. ff.), erhält nachstehenden Zusatz:

Für die Berechnung des Pauschquantums, sowie der Gebühren für Zeugen und Sachverständige kann von den Ministern des Innern und der Justiz ein Tarif aufgestellt werden.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 10. Januar 1874.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst v. Bismarck. Camphausen. Gr. zu Eulenburg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Achenbach.

(Nr. 8173.) Vertrag zwischen Preußen und Bayern wegen Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Gelnhausen und Partenstein. Vom 7. Oktober 1873.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und Seine Majestät der König von Bayern, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Eberhard d'Avis, sowie Allerhöchstihren Wirklichen Legationsrath Carl Goering,

Seine Majestät der König von Bayern:
Allerhöchstihren Ministerialrath Michael v. Suttner,

welche nach vollzogener Auswechselung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel 1.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Gelnhausen über Bieber nach Partenstein zuzulassen und zu fördern. Zu diesem Zwecke wird jede Regierung der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft die von ihr nachgesuchte Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn für die in Ihrem Gebiet belegene Strecke ertheilen, sobald Seitens der Gesellschaft die desfallsigen Vorbedingungen erfüllt sind. Die beiden Regierungen werden die Urkunden über die von Ihnen ertheilten Konzessionen in Abschrift Sich gegenseitig mittheilen.

Artikel 2.

Die Feststellung des Bauplanes bleibt vorbehaltlich einer Verständigung über den Anschlußpunkt an der Landesgrenze und ebenso die Bestimmung der Stationen resp. Haltestellen einer jeden der kontrahirenden Regierungen für Ihr Staatsgebiet überlassen.

Die Bahn soll indeß gleichmäßig eine Spurweite von 1,435 Meter im Lichten der Schienen erhalten, in Partenstein mit der Bayerischen Staatsbahn und in Gelnhausen mit der Bebra-Hanau-Frankfurter Bahn und der Linie Gelnhausen-Gießen der Oberhessischen Bahn in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden und endlich die nöthige Einrichtung erhalten, daß einzelne Wagen sowohl wie ganze Wagenzüge von den anschließenden Bahnen auf sie übergehen beziehungsweise über sie durchlaufen können.

Die Bahn soll zunächst nur eingeleisig ausgeführt, die Gesellschaft aber verpflichtet werden, das zweite Geleise herzustellen, sobald solches von den Regierungen im Interesse der Sicherheit des Betriebes oder im Verkehrsinteresse für erforderlich erachtet wird.

Dem entsprechend soll das Terrain von vornherein für eine doppelgeleisige Bahn erworben und sollen die Kunstbauten in ihren Gründungen in der für ein Doppelgeleise nöthigen Breite ausgeführt werden.

Die Bahn soll spätestens mit dem 1. Januar 1878. fertig gestellt und in Betrieb gesetzt werden.

Artikel 3.

Beide vertragschließende Regierungen werden der Eisenbahngesellschaft das Recht zur Expropriation des für die Anlage der Bahn erforderlichen Grund und Bodens nach Maßgabe der bestehenden Landesgesetze ertheilen.

Artikel 4.

Die bau- und betriebführende Eisenbahnverwaltung hat alle Entschädigungs- und sonstige privatrechtliche Ansprüche, welche aus Anlaß der Eisenbahnanlage oder des Betriebes auf derselben erhoben werden möchten, zu vertreten und sich hierin der Entscheidung der zuständigen Gerichte und Behörden zu unterwerfen.

Artikel 5.

Die volle Landeshoheit sammt Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt bleibt jeder Regierung in Ansehung der in Ihr Gebiet fallenden Bahnstrecke ausschließlich vorbehalten.

Das Oberaufsichtsrecht über die den Betrieb führende Eisenbahnverwaltung wird von jeder der vertragschließenden Regierungen bezüglich der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke ausgeübt.

Artikel 6.

Für die Preußische Bahnstrecke haben die jeweils in Preußen und für die in Bayern gelegene Bahnstrecke die jeweils in Bayern geltenden bahnpolizeilichen Bestimmungen Anwendung zu finden. Ebenso soll für jene Bahnstrecke das jeweils in Preußen und für letztere Bahnstrecke das jeweils in Bayern gültige Betriebsreglement maßgebend sein.

Die kontrahirenden Regierungen werden indessen im Interesse des einheitlichen Betriebes für die Bahnlinie Gelnhausen-Partenstein thunlichst dieselben Betriebseinrichtungen gestatten, welche auf der Bahnlinie Gießen-Gelnhausen der Oberhessischen Bahn bestehen.

Artikel 7.

Die Ausübung der Bahnbetriebspolizei soll unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiet kompetenten Behörden zunächst durch die Beamten der Eisenbahn-Betriebsverwaltung gehandhabt werden, welchen auf den beiderseitigen Gebieten diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche dort im Allgemeinen für die Beamten anderer Privatbahnen Geltung haben.

Für die Aburtheilung aller Bahnpolizei-Uebertretungen, sowie sonstigen Uebertretungen, aller Vergehen und Verbrechen sind die betreffenden Landespolizei- und Gerichtsbehörden zuständig.

Ar-

Artikel 8.

Die Eisenbahngesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstige Unterbeamte — mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürfenden — vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militärs, soweit dieselben das vorgeschriebene Lebensalter nicht überschritten haben, zu wählen.

Die von einer der beiden vertragschließenden Regierungen geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision auch im Gebiete der anderen Regierung zugelassen werden.

Artikel 9.

Die beiden Regierungen behalten Sich vor, zur Handhabung des Ihnen über die Bahnstrecke in Ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts Kommissare aufzustellen, welche die Beziehungen der Regierungen zur Eisenbahnverwaltung in denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Landesbehörde geeignet sind.

Artikel 10.

Die Bestimmung der Fahrten, Fahrzeiten und Transportpreise bleibt jeder Regierung für Ihr Gebiet vorbehalten.

Beide Theile sind jedoch darin einverstanden, daß in thunlichster Verbindung mit den Fahrten der Anschlußbahnen in jeder Richtung täglich mindestens drei Personenzüge koursiren, sowie daß die Fahrpreise für Personen und Güter ꝛc. in ein angemessenes Verhältniß zu den Fahrpreisen der anschließenden Bahnen gebracht werden.

Auch soll eine thunlichst ausgedehnte direkte Expedition im Personen- und Güterverkehr unter Gestattung des Ueberganges der Wagen von und nach den Anschlußbahnen eingerichtet und die Eisenbahngesellschaft verpflichtet werden, den desfallsigen Anordnungen der betreffenden Regierung Folge zu leisten, und insbesondere in dem direkten Güterverkehr eine Expeditionsgebühr nur für die Versandt- und die Empfangsstation, bei dem Transit über die Bahnlinie Gelnhausen-Partenstein für diese Linie also keine Expeditionsgebühr zur Erhebung zu bringen.

Artikel 11.

Für die Beförderung von Truppen und Armeebedürfnissen sollen die für die Preußischen und beziehungsweise Bayerischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden Bestimmungen und Tarife maßgebend sein.

Artikel 12.

Ueber die Benutzung der Eisenbahn zu Postbeförderungen werden die beiderseitigen Postverwaltungen sich verständigen.

Die Königlich Bayerische Regierung wird Sich übrigens in der der Gesellschaft zu ertheilenden Konzession vorbehalten, ihr bezüglich der auf Königlich Bayerischem Gebiete herzustellenden Strecke der Bahn dieselben Verpflichtungen im

im Interesse der Post aufzulegen, welche der Gesellschaft hinsichtlich der durch das Königlich Preußische Gebiet zu führenden Bahnstrecke gesetzlich und konzessionsmäßig obliegen.

Artikel 13.

Für Zwecke des Bahnbetriebes soll eine Telegraphenleitung längs der Bahn hergestellt werden. Bezüglich der Verwendung derselben für den allgemeinen Telegraphenverkehr soll besondere Vereinbarung zwischen den beiderseitigen Telegraphenverwaltungen stattfinden.

Die Königlich Bayerische Regierung wird Sich übrigens vorbehalten, für Sich diejenigen Vorrechte und Begünstigungen in Anspruch zu nehmen, welche der Reichs-Telegraphenverwaltung auf den Königlich Preußischen Staatsbahnen zur Zeit zustehen oder künftig noch gewährt werden mögen.

Artikel 14.

Die Königlich Preußische Regierung wird von dem Betriebe der in Ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke eine Abgabe nach Maßgabe des Preußischen Gesetzes vom 16. März 1867. erheben und bei der Berechnung derselben den aus dem Verhältniß der Streckenlängen in beiden Gebieten sich ergebenden Theil des Aktienkapitals, beziehungsweise die auf diesen Theil des Aktienkapitals entfallende, gleichfalls nach dem Verhältniß der Streckenlängen ermittelte Quote des aus den Erträgnissen des Betriebes jährlich zur Vertheilung kommenden Ertrages als steuerpflichtigen Reinertrag zu Grunde legen.

Die Königlich Bayerische Regierung wird die auf Bayerischem Gebiet belegene Bahnstrecke nebst Zubehör in Bezug auf Steuern, Abgaben und Umlagen wie die in Bayern konzessionirten Privatbahnen behandeln.

Artikel 15.

Die beiden vertragschließenden Regierungen behalten Sich, eine jede für Sich, das Recht vor, die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Bahn nach Ablauf einer Frist von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet, oder auch später, nach einer mindestens ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Zwanzigfachen des durchschnittlichen Reinertrages der der Ankündigung vorausgegangenen fünf Jahre in Eigenthum zu nehmen.

Sollte auf Grund der vorstehenden Bestimmung eine Aenderung in dem Eigenthumsverhältnisse der Gelnhausen-Partensteiner Bahn eintreten, so werden beide Regierungen Sich wegen der ununterbrochenen Fortführung des Betriebes in einer dem Verkehre und den beiderseitigen Interessen entsprechenden Weise rechtzeitig verständigen.

Für den Fall, daß die eine der beiden Regierungen die in Ihrem Gebiete belegene Strecke ankaufen, die andere aber von dem Ihr zustehenden Ankaufsrecht nicht gleichzeitig Gebrauch machen würde, soll der ersteren das Recht des Ankaufs auch bezüglich der in dem Gebiete der anderen Regierung belegenen Strecke gewährt sein.

Artikel 16.

Beide Regierungen behalten Sich, eine jede für Sich, das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten, sobald die Ausführung der Bahn nicht spätestens bis zum Januar 1875. begonnen sein wird.

Artikel 17.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt und die Auswechselung der darüber ausgefertigten Urkunden sobald als möglich, spätestens aber binnen sechs Wochen, bewirkt werden.

Dessen zu Urkund ist dieser Vertrag von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Berlin, den 7. Oktober 1873.

D'Avis.	K. Goering.	v. Suttner.
(L. S.)	(L. S.)	(L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt worden und die Auswechselung der Ratifikationen hat stattgefunden.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872. (Gesetz-Samml. S. 357.) sind bekannt gemacht:

1) das am 17. September 1873. Allerhöchst vollzogene Statut für den Deichverband der rechtsseitigen Nogat-Niederung durch die Amtsblätter
   der Königl. Regierung zu Danzig Nr. 48. S. 165. bis 169., ausgegeben den 29. November 1873.,
   der Königl. Regierung zu Marienwerder Nr. 51. außerordentliche Beilage S. 1. bis 5., ausgegeben den 17. Dezember 1873.;
2) die am 8. Oktober 1873. Allerhöchst vollzogene Bestätigungs-Urkunde, betreffend den Elften Nachtrag zu dem Statut der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Magdeburg Nr. 48. S. 362/363., ausgegeben den 29. November 1873.;
3) das Allerhöchste Privilegium vom 12. November 1873. wegen eventueller Ausgabe auf jeden Inhaber lautender Obligationen der Stadt Danzig zum

zum Betrage von 6,000,000 Mark Reichsmünze durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Danzig Nr. 51. S. 189. bis 191., ausgegeben den 20. Dezember 1873.;

4) das Allerhöchste Privilegium vom 15. November 1873. wegen Ausgabe auf den Inhaber lautender Obligationen der Stadt Neuhaldensleben zum Betrage von 50,000 Thalern durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Magdeburg Nr. 52. S. 403/404., ausgegeben den 27. Dezember 1873.;

5) der Allerhöchste Erlaß vom 26. November 1873., betreffend das der Gemeinde Lamberti im Kreise Münster verliehene Expropriationsrecht für den Bau einer Verbindungsstraße zwischen der Münster-Weseler und der Münster-Hammer Staatschaussee, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Münster Jahrgang 1874. Nr. 1. S. 1., ausgegeben den 3. Januar 1874.;

6) das Allerhöchste Privilegium vom 27. November 1873. wegen Ausfertigung auf den Inhaber lautender Kreisobligationen des Kreises Oels im Betrage von 30,000 Thalern durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Breslau Jahrgang 1874. Nr. 3. S. 15/16., ausgegeben den 16. Januar 1874.;

7) der Allerhöchste Erlaß vom 1. Dezember 1873. und der durch denselben genehmigte Erste Nachtrag zu dem Statut für die Verwaltung der provinzialständischen Brandversicherungs-Anstalten der Provinz Schleswig-Holstein vom 27. Dezember 1872. durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Schleswig Nr. 70. S. 371., ausgegeben den 27. Dezember 1873.;

8) die Allerhöchste Konzessions-Urkunde vom 4. Dezember 1873., betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Eschhofen über Limburg, Hadamar und Hachenburg nach Troisdorf nebst Abzweigung von Hachenburg nach Wissen durch die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, durch die Amtsblätter der Königl. Regierung zu Cöln Nr. 52. S. 263., ausgegeben den 24. Dezember 1873., der Königl. Regierung zu Wiesbaden Nr. 52. Extrabeilage S. 389/390., ausgegeben den 31. Dezember 1873., für den Stadtkreis Frankfurt a. M. Jahrgang 1874. Nr. 1. S. 2., ausgegeben den 1. Januar 1874.;

9) das Allerhöchste Privilegium vom 4. Dezember 1873. wegen Ausgabe von Prioritäts-Obligationen der Ostpreußischen Südbahngesellschaft im Betrage von 1,000,000 Thalern durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Königsberg Jahrgang 1874. Nr. 1. S. 1. bis 3., ausgegeben den 4. Januar 1874.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(R. v. Decker).